

第49回 河内長野市地域公共交通会議議事録

会議名称	第49回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和3年6月30日（水） 午後2時30分～
開催場所	河内長野市役所 802会議室
公開・非公開の別 （非公開とした場合はその理由）	公開
傍聴者	0人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> （1）河内長野市地域公共交通会議副会長及び監事の指名について （2）河内長野市地域公共交通会議について （3）新型コロナウイルス感染症が公共交通へ及ぼした影響について （4）令和4年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の認定申請について （5）楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行変更（正月運休）について （6）南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業の有償化について （7）アフターコロナを見据えた公共交通網の再構築について （8）その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第49回河内長野市地域公共交通会議内容

発言者	内容(要旨)
事務局	(第49回河内長野市地域公共交通会議開会の案内)
島田市長	(島田市長より委嘱状交付※コロナのため一部郵送による)
島田市長	(島田市長より挨拶)
事務局	(事務局より委員と事務局職員の紹介)
榎井会長	コロナによる影響が市民生活に与えた影響は大きく、本市内を運行される交通事業者様からもまだまだ厳しい状況が続いていると伺っており、アフターコロナを見据えた公共交通の在り方の検討が重要と考えている。様々な視点で御議論いただき、本市にとってより良い公共交通のあり方を検討していきたい。
	議題(1) 河内長野市地域公共交通会議副会長及び監事の指名について
榎井会長	副会長に日野委員を、監事に黒田委員・西尾委員を指名させていただきたいがよろしいか。 (審議の結果、承認を得る) (副会長・監事から一言(以下の通り))
日野副会長	コロナ禍の中で、市民、交通事業者、行政は大変な状況にある。この時期だからこそ、アフターコロナを見据えて、皆さんでこれまで以上に協力・協働していくことが大切である。この会議の役割も増していくと思うので、皆さんと一緒に知恵を出し合いたい。
黒田監事	宜しくお願いたします。
西尾監事	商工会からまいりました。わからないことも多いですが、一生懸命頑張りますので、宜しくお願いたします。
	議題(2) 河内長野市地域公共交通会議について
事務局	(資料2について説明) (各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり)
日野副会長	網形成計画を3年間の計画として作ってきたが、法改正によりこれに代わり、地域公共交通計画に変わるとのことだが、これは何年度から変更になるのか。
事務局	河内長野市の現在の計画は、平成30年度から令和4年度までの網形成計画となっている。令和5年度から5年間の地域公共交通計画として策定していく予定にしている。
日野副会長	もともと、河内長野市の公共交通の計画はあり方(基本計画編)と、それに基づいて実施される網形成計画がセットになっている。令和5年度以降は、網形成計画の代わりに地域公共交通計画になる。国として、計画を策定していない市町村に対し

	<p>て、マスタープランのようなものの策定を進めるためと推測される。ただし、法律でマスタープランの位置づけも書かれているが、実施計画として3年間でレビューが必要となっているので、マスタープランとは言い難い。</p> <p>いずれにしても、河内長野市としては、今まで通りあり方編（基本計画）に基づいて、地域公共交通計画を策定していくことでいいか、令和5年度までに支局ときちんと整理をしておく必要がある。</p>
	<p>議題（3）新型コロナウイルス感染症が公共交通へ及ぼした影響について</p>
事務局	<p>（資料3について説明）</p> <p>（南海バスより補足説明（以下のとおり））</p>
秋元委員	<p>河内長野市内の路線バスの状況について、コロナ以前の状況でも、少子高齢化等の影響で利用者の減少傾向がみられていた。そのような中で、河内長野市には、おでかけチケットや高齢者の免許返納支援券など路線バスの利用促進にむけたさまざまな施策を打っていただいている。しかしながら、路線バスの利用者数の状況については大幅な改善は見られず、一部の回地路線を除きほとんどの路線が不採算である。</p> <p>このような状況において、新型コロナウイルス感染症が公共交通機関へ及ぼした影響は甚大なものとなった。最初の緊急事態宣言が出された2020年4月、5月については、利用者数が前年度比半分以下となった。緊急事態宣言の解除後も、テレワークやオンライン授業の普及によって、対前年比で30～40%の減少となっている。また、高速バスにおいては、運休が続いており、再開の目途もついていない状況である。その結果、会社としても昨年度は開業以来初めての赤字決算となった。コロナ以前から、会社全体の収益で不採算路線を支えていたような状況であったが、会社全体として赤字となってしまったことで、弊社単独で不採算路線を維持することが困難となり、小深線石見川系統の自社単独での路線維持は困難であるということ、市の方へ申し入れをした。</p> <p>新型コロナウイルスの感染が広まり始めて1年半がたち、ワクチン接種が進んでいるが、アフターコロナにおいて新しい生活様式が普及し、人々の移動手段や頻度が変化していくことが考えられ、コロナ前の状況に戻ることはないと思われる。また、その後その変化に適応した輸送計画が求められている。</p> <p>（各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり）</p>
日野副会長	<p>地方自治体への地方交付金などの支援がある一方で、事業者への国からの支援とそれに伴って実施されている感染症対策を（南海バスに）紹介してほしい。</p>
秋元委員	<p>コロナの感染症対策として、車内の消毒。乗務員の運転席横の飛沫防止のカーテンの設置、抗ウイルス、抗菌加工の費用について、国や自治体から支援をいただいている。</p>
日野副会長	<p>感染症対策については、補助が出ているが、利用者が減少したことに対する補助は出ていないということか。</p>
秋元委員	<p>コロナが蔓延しはじめて、人々の移動が制限されている中においても、公共交通機関は基本的には現状通りの運行を求められてきた。お客様が減って、収益が減ってきたことで、何度か減便などの対応をして来たが、その減った分についての直接的な支援はいただけていない。</p>

日野副会長	<p>旅客事業はどこも同じ状況があって、感染症のために外出制限や、公共交通の利用を控えるよう言われている中で、現状のダイヤを維持してほしいとするからには、国は何らかの補助をすべきでないか。このままでは、さらに路線の廃止、補助金の増額申請などが増え、自治体も対応しきれないところも出てきている。そうすると地方で共倒れとなり、国からの支援が必要ではないかと思う。もっと、国へ声をあげていくべきではないか。</p>
	<p style="text-align: center;">議題（４）令和４年度生活交通確保維持改善計画の認定申請について</p>
事務局	<p style="text-align: center;">（資料４について説明）</p>
	<p style="text-align: center;">（各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり）</p>
山田委員	<p>免許証の自主返納の件について。「かわちながの つながり、支えあい推進プラン」（河内長野市第４次福祉計画、社会福祉協議会第３次地域福祉活動計画）におけるアンケート調査の中で、日ごろ生活の中で悩みや不安の項目のトップが「免許証の返納後の通院や買い物への不安」となっている。免許証自主返納の支援券の交付は大変ありがたい制度だが、返納時１度だけなのか。毎年もらえるのか。</p>
事務局	<p>支援券の交付は返納時の１度きりとなっている。バスでの利用の場合は、南海のＩＣカードであるなっちへのチャージ、購入か、もしくはモックルカードを購入する際に使える。タクシーの場合は、直接使用できる。これらを６０００円分支援としている。</p>
山田委員	<p>今後さらに高齢化が進むので、この支援事業はありがたいと思います。</p>
仲村委員	<p>おでかけチケットについて、３年間の社会実験ということだったが、これについての結果の報告がない。これに限らず、プランについては公表しているが、それについての結果の報告が足りないのではないか。</p>
事務局	<p>年度が終わる毎に事業評価という形で結果の評価はしている。おでかけチケットについては、３年間の社会実験においてアンケートで好評を得たことから今年度も延長して事業を行っている。</p>
仲村委員	<p>今年度も続けることについては公表しているのか。</p>
事務局	<p>公表という形ではなく、議会に計上し予算措置をとっている。</p>
仲村委員	<p>決まったら、公表されるのですね。</p>
事務局	<p>交通会議の場で、おでかけチケットは社会実験とし実施することとなったので、本来であれば、この会議において、効果を検証していくことになっていた。公表については、昨年一年間コロナの影響で、交通会議が対面ではできなかった。毎年度ごとにアンケートをして、利用者から好評をいただいている。さらに、外出の機会が増えた、公共交通の利用頻度が増したという意見もいただいている。そのあたりを市の内部で総合的に判断し、継続することを決定し、議会に計上し、予算措置をとらせていただいている。おでかけチケットの実施の状況については、市の広報においても公表をしている。現在も実施しているので、今後もこの会議の場で報告する。</p>

	<p>(審議の結果、承認を得る。併せて、様式変更やダイヤの一部改正等の実施要項に規定のある範囲内の変更については、事務局に一任する旨、了承を得る。)</p> <p>議題(5) 楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行変更</p>
事務局	<p>(資料5について説明)</p> <p>(各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり)</p>
日野副会長	<p>大型バスではなく、小型の乗り合いタクシーというのは、コロナの影響を一番受けやすいため、今の状況での大幅な減少というのは、仕方ないともいえる。地域の方がお正月の運休を承認されたこともやむを得ないといえる。くすまるの場合は、需要喚起型で地域の方々が今まで頑張ってきた。地元の交通対策委員会で、需要に合った形でサービスを縮小すること検討するだけでなく、これまでのように需要喚起型の検討も地域の方をお願いしていくといいと思う。</p>
事務局	<p>くすまるが運行開始してから10年が経とうとしている中で、立ち上げの頃からのメンバーはいなくなっており、モチベーションを保つのが難しい部分もある。しかし、地域の方にも、特に高齢者にとっては残していくことが必要であるという認識は持っていた。今後も、地域に継続的に入っていく、一緒にくすまるをよくしていきたい。</p> <p>(「くすまる」の正月運休について、地域との協議が調っているので、事務局にて、この後の運行計画変更の手続きを進めることを確認)</p>
	<p>議題(6) 南花台モビリティ「クルクル」による地域移動支援事業の有償化について</p>
政策企画課	<p>(資料6について説明)</p> <p>(各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり)</p>
日野副会長	<p>もともと内閣府による自動運転の実装実験ということで、南花台で運行がはじまった。議論の中では、自動運転の実装が実現していくまでの間、人手による運行が必要であるということで、当面地域の人たちによる運行を行ってきており、最初はそれについても無償であった。また、自動運転の実装実験の中でも採算という話も出てきているので、有償でないといけなくなったのだと思う。</p> <p>私の今までの理解では、自動運転の本格実施が実現するまでの間、人による運行をし、その間特例として、有償運送を申請したいという理解でよろしいか。</p>
政策企画課	<p>自動運転は現在準備が完了し、これから地域住民とともに実装運転に取り組んでいく。当初から有償というのは難しいので、自動運転は9月から実装していくが、無償から始めていく。手動運転は有償化をすすめることを考えている。</p>
日野副会長	<p>将来的には、電磁コイルの敷設範囲を広げて、自動運転による有償運転を行うという理解でよろしいか。</p>
政策企画課	<p>自動運転の手法を電磁誘導方式で将来広げるかどうかはまだ検討途中だが、将来的に可能になれば、もう少し自由に手動運転のように動かせる自動運転を目指していくということで、メーカーと調整中である。将来的には、地域住民の負担が減って、</p>

	安全性が高まる自動運転が実現すれば、そちらに移行していくことを考えている。
日野副会長	自動運転実装実験の会議が全く開かれていないのでわからないが、そちらの会議の説明でも、将来の自動運転の有償サービスを実施するにあたって、当面手動による有償のサービスを実施したいと説明されるということでもよろしいか。そのために、本会議に有償運送の審議を依頼されているということでもよろしいか。
政策企画課	そういうことです。
仲村委員	まずは手動で実施するしか仕方がなく、また、将来的に自動にするが、それにあたって電磁誘導方式以外の方法の自動運転にするかもしれない。ということだが、いまひとつ手順がわかりづらい。 またいろんな形でお金をかけているようだが、市としてはこれまでにどのくらいのお金をかけているのか。また、手動運転の際の運行メンバーの募集とあるが、どのような人をどのようにして募集して、講習等はどのようにするのか。
政策企画課	資料の裏面の自動運転のルートをご覧ください。 今回は電磁誘導線を利用することから、運行エリアを決めなければならなかったため、南花台エリアの一部を自動運転で走らせることを考えている。こちらは、将来の自動運転に繋がる実証実験の意味合いが強く、安全性や危険度の検証をきちんとやっていくという、自動化に向けた第一ステップである。自動運転のエリアは一部しかないなので、この自動運転だけで移行するというにはならない。現在は手動運転が主で、一部自動運転が走るエリアを作って実証実験を実施するという段階である。将来的には、できるだけ、南花台エリア全体を走れるような自動運転技術をメーカーに開発いただいて進めていきたい。 費用について、クルクル（手動運転）は環境省の全額補助金で行っている。市に補助金が出るのではなく、メーカーに直接補助金が入る仕組みになっているので、市の負担はない。自動運転の部分については、全体で2000万円くらい。国が1/2、大阪府が1/4、市が1/4なので、市の実質的な負担は500万円程度。 運転スタッフは、南花台地域の住民の方にチラシをまいて募集した。自動運転は無償ボランティアでやってもらう。
仲村委員	手動運転の場合の運転手の費用はどうなるのか。
政策企画課	今のところは、無償ボランティアで運行してもらっている。
仲村委員	有償運送になってもボランティアにやってもらうということか。
政策企画課	有償化した時には、市の全体で行っていくボランティアポイントの付与をやっていこうかと思っている。未定だが、一日の運行で、500ポイント、500円相当くらいのポイント付与になるかと考えている。
日野副会長	今回の有償運送に関して、南花台の地域の方々、一緒に頑張って、移動手段を支えていくというのは非常に良いことであるが、運転手の方も高齢である。免許返納をする方に、免許返納をするような年齢の方々も運転サービスということになるので、安全上の問題等今後検討課題がまだまだある。また、国のパブリックコメントの書面もあるが、国も研修や講習などの制度の問題、法律上の問題など検討課題が多くある。 今回は1年間の特例として、試行してもよいと思うが、今後1年間の間に、今後どうするかご検討を続けていくことをお願いしたい。

会長	1年間実際進めていく中で、いろいろな課題やできることが明確になってくると思う。いろいろな方法が出てきたら、交通会議にはかって方向性を決めていくということになる。
河原委員	この通達はただいまパブリックコメント中で、7月の下旬に交付施行となります。大阪運輸支局への申請が令和3年7月ということでしたので、7月下旬に申請いただくと、この許可については、2週間程度で許可を出せるので、9月の実証実験の施行には十分間に合うと思う。ただ、1年の期限付きということなので、この1年間で、2年後、3年後クルクルをどうするかを引き続き議論したい。 なお、今回の会議で決めていただかなければならないことがある。運送の受容者(旅客の範囲)、有償運送する期間、運行の区間・区域、運送の対価。これらを決めていただいて、協議を整えば、自家用運送の許可ができることになるので、今日この会議の中で決めていただきたい。
政策企画課	旅客の範囲は、南花台エリア内。この一年に関しては、南花台住民。有償の金額は一回100円相当のポイント。路線の区域は、南花台エリア内。期限は令和3年9月から令和4年6月までと考えている。
河原委員	旅客の範囲は南花台エリア内とは、住民に限るのか。もしくは来訪者も含むのか。また、期限は日にちまで決めてほしい。区間は、議題6の3の地図の赤のルートと青のルートということでしょうか。
政策企画課	期間は9月1日から6月30日まで。エリアは南花台1丁目から8丁目のエリア全体をデマンド運行。手動なので、南花台エリア全体を運行エリアとしたい。旅客の範囲は来訪者も乗る可能性はある。多くはないと思われるが、管理ができないので、南花台エリア内の住民及び来訪者でお願いしたい。
河原委員	わかりました。これで、協議を整えてください。
会長	ご指導ありがとうございました。期間や旅客の対象、費用、実際100円相当のポイントで乗れるということをやっているが、いろいろ議論があったクルクルの有償化については、国の新たな取扱いに基づいた実証実験を進めていくということで、ご承認いただけますでしょうか。 (異議なし)
柳井会長	ありがとうございます。それでは、手続きを進めさせていただきます。また、この件については、引き続き、本会議でご報告するとともに、本日、委員としてご出席いただいています大阪運輸支局とも連携を取っていきたいと考えております。ご協力のほど、よろしく申し上げます。
	議題(7) アフターコロナを見据えた公共交通網の再構築について
事務局	(資料7について説明)
	(各委員及び事務局の主な発言内容は以下のとおり)
日野副会長	私もこの3案のうち、ご提案のあった①がよい案だと思う。以前隣接市のある地域において路線バスが廃止になって、通学の足をどうするのかとなって、当時は、地

	<p>域バスとして事業者を公募した経緯がある。今回は、スクールバスという形で、補助をいただいて運行することができるなら、事業ベースでもまだましなのかと思う。</p> <p>一点気になるのは、競合区間の問題。そもそもほとんどお客さんが乗っていない路線なので、一つは、どの程度影響があるのかということ、一度示してほしい。もう一つは、あまり利用されていない区間であれば、便数が増えれば利用客が増える可能性もあるので、ポジティブな考えで試行してみるという考えもある。当初からこの時間は競合するので、外すという考えではなく、いろいろなプランを考えて、実験的に運行してみるということも検討してみてもどうか。</p>
仲村委員	①はスクールバスだが、一般市民も乗ってもいいということですね。大きいバスは入れないということだったが、今現在の乗車率、乗車人数はどれくらいなのか。
事務局	今の利用者は一便あたり2人程度。
仲村委員	極端に少ないですね。コロナ前ならもう少し乗る人がいたのではないかと。
事務局	コロナ前の状況でその状況なので、遠距離通学で利用されている方がほとんど。実際の便を見ていただくと、すでにかなり絞った便数になっていて、河内長野駅行なら平日朝3便夕方1便あるだけです。
仲村委員	例えば、河合寺とかずっと通っていくのですよね。それでも乗らないのですか。
事務局	実際の利用状況としては、そのような状況と聞いている。
仲村委員	それでは、競合とは言えないのではないかと。
事務局	実際の影響額としては、かなり少ないと思うが、そちらは、事業者と調整していく。先ほど日野先生からのお話もあったので、便数を増やすことで、利用客が増えるという考えもあるので、どのような形ですすめていくかということ、今後事業者と考えていく。
仲村委員	それなら、子どもたちを優先した形にすべきでは。それに地域の人は乗れるのなら、乗ってもらうというあり方でもいいのでは。それ以上市が働かないで、①の案をすすめればよい。子どもたちを優先し、スケジュールによってアジャストしてあげる形にすべき。それなら邪魔にならないし、それでテストしていくのがいいのではないかと。
事務局	今のお話のとおり、遠距離通学の方の利用がほとんどという状況なので、原則は、小中学校の状況に合わせて運行する予定で、それに地域の方も同じ便に乗れるという形で進めていきたい。
仲村委員	普通交付税による財源措置ありと書いてあるが、どのくらいなのか。
事務局	年度によって多少増減はあるが、去年なら600万円が普通交付税の算定の中に入る。
仲村委員	それなら、その案でいいと思う。 少し話が戻りますが、幹線路線が天見1が河内長野駅から、光明池駅までということ、和泉市を通過している。3年前に、私が委員だったときに、国交省の方が回答

	<p>されていたと思うが、市と市間の協定をしっかりとっておいてもらわないとフィーダー系統にも影響するという話だったのだが、その話というのはどうなっているのか。</p>
事務局	<p>幹線については、最後の終点の部分は堺市になるが、ほぼ、河内長野市と和泉市を通っているため、この路線の維持のために和泉市の交通担当との意見交換はしている。和泉市もバス路線が大変厳しいと聞いている。和泉市の中の路線を再編する中で、この幹線系統の途中で他の路線からうまく乗り継いでいただける仕組みが考えられないかという話をされていた。当市と和泉市と市が違うからということで別々にやるのではなく、足並みをそろえて、利用喚起のために意見交換をしようとなっている。</p>
仲村委員	<p>進みだしているということですね。3年前は、全然進んでない話だったので、どうなっているのかと思ったので。</p>
事務局	<p>以前までは、まずは市の中で考えるという状況で、市域をまたいでという考えになっていなかった。市民の生活圏といのは市ごとにさえぎられているわけではないので、広域での移動を考えていくべきだという意見もいただいていたので、一緒に考えていこうということになっている。ただ、この1年あまりコロナの影響もあり、通常通りいかないということもあるが、これからも一緒にやっていく。</p>
岩佐委員	<p>競合問題について。一便あたりは2人と非常に少ないが、毎日365日走っているため、これを1年間に換算すると1万人近くになってくる。積み重なるとそれなりの数字になる。また、この競合という問題は、ここで一つ前例ができてしまうと、他の地域で同じような廃止の問題が出てきた場合、これを踏襲したかたちになると、路線の衰退に繋がりがかねないということを懸念している。今後、市と協議したうえで、解決の糸口を探っていきたい。</p>
榊井会長	<p>この取り組みが他の地域に悪い影響を与えてはよくないので、南海さんと市で相談しながら進めていく。</p> <p>(本日の方向性に基づき、事務局にて、地域、事業者、国と協議を進め、よりよい交通モードを導入することを確認。)</p>
	<p>議題(8) その他の案件</p>
事務局	<p>(フィーダー路線のダイヤ改正について説明(資料なし)) (広告事業を活用したバスマップの作成について説明(資料なし))</p> <p>(質問・意見なし)</p>
榊井会長	<p>以上をもちまして、第49回河内長野市地域公共交通会議を閉会いたします。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、本当にありがとうございました。今後とも、本市の公共交通の維持・充実に向け、皆様のご協力をお願い申し上げます。本日の会議を終了させていただきます。長時間にわたり、誠にありがとうございました。</p>

第49回河内長野市地域公共交通会議 名簿

	氏名	所属・役職	出欠
会長	榭井 繁春	河内長野市 副市長	
副会長	日野 泰雄	大阪市立大学 名誉教授	オンライン
委員	伊勢 昇	和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	オンライン
委員	中西 克之	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官	オンライン
委員	河原 正明	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 首席運輸企画専門官	オンライン
委員	松井 利公	大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課 課長補佐	オンライン
委員	北谷 龍弥	大阪府 富田林土木事務所 地域防災担当参事兼地域支援・企画課長	オンライン
委員	長野 健一	大阪府 河内長野警察署 交通課長代理	欠席
委員	秋元 克之	南海バス株式会社 企画部 企画課長	オンライン
委員	岩佐 浩二	南海バス株式会社 営業部 営業部長 兼 営業課長	オンライン
委員	坂本 頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表	
委員	林 邦昭	大阪第一交通株式会社 長野営業所長	
委員	坂部 英嗣	近鉄タクシー株式会社 南大阪総合営業所 副所長	欠席
委員	小出 泰弘	南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 えきまち計画推進部 課長	オンライン
委員	下垣内 力也	近畿日本鉄道株式会社 古市駅長	
委員	山田 昭儀	河内長野市老人クラブ連合会 会長	
委員	上野 修二	河内長野市観光協会 会長	欠席
監事	西尾 元嗣	河内長野市商工会 会長	
監事	黒田 良子	市民公募	
委員	仲村 義郎	市民公募	
委員	和田 全功	河内長野市市民保健部長	
委員	中橋 栄一	河内長野市福祉部長	
委員	島田 俊彦	河内長野市環境経済部長	
委員	田中 博行	河内長野市都市づくり部長	
委員	大林 巖	河内長野市総務部長	
委員	野川 弘嗣	河内長野市総合政策部長	